



TITLE:

<産業界の技術動向>世界の空の環境変化と最近の関空の概況

AUTHOR(S):

安部川, 信

CITATION:

安部川, 信. <産業界の技術動向>世界の空の環境変化と最近の関空の概況. Cue 2016, 35: 9-14

ISSUE DATE:

2016-03

URL:

<https://doi.org/10.14989/210154>

RIGHT:

産業界の技術動向

世界の空の環境変化と最近の関空の概況

新関西国際空港株式会社 専務取締役

安部 川 信

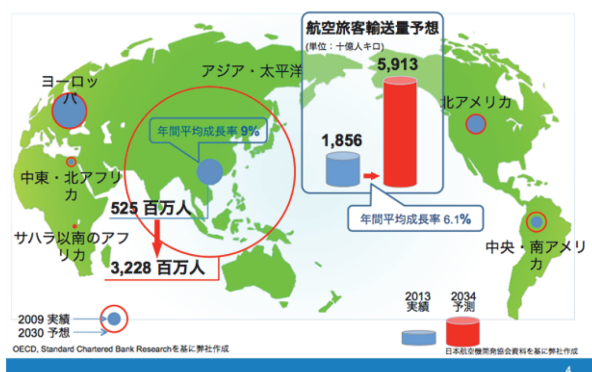
1. はじめに

現在、世界の航空マーケットにおいて、アジアの発展が著しく、世界の注目を集めている。そこで、本稿では産業界の技術動向から少し離れるが、日本、関西の発展の起爆剤ともなっている中国人を初めとしたインバウンドの原点とも言える空の環境変化と関空の概況について述べてみたいと思う。まず初めに、世界の空港・航空会社を取り巻く環境について述べ、続いて関西空港の最近の概況について述べたいと思う。

2. 世界の空港・航空会社を取り巻く環境の変化

1. 世界の空港・航空会社を取り巻く環境の変化

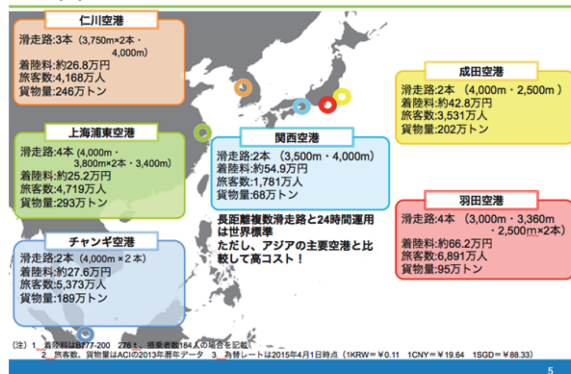
(1) アジアにおける中間所得層の拡大によりアジアが最大の航空市場に



といった、航空機を利用して移動する機会が多くなり、航空需要が拡大していくものと考えられる。まさに、これからは、アジアが世界最大の航空市場になると予想される。

1. 世界の空港・航空会社を取り巻く環境の変化

(2) 国内外で激化する空港間競争



まず、航空マーケットの変化であるが、ひと言で言うアアジアが世界最大の航空マーケットになるという事である。左の図の円グラフに示すようにアジアの中間所得層は2009年の5億人から2030年には32億人へと拡大が予想されている。また、世界でどれくらい航空需要が伸びるかと言うと、航空旅客数の予測は、先ほどの比較年と少しずれるが、2013年と2034年比では、中間所得者層の拡大等に伴いアジアの伸びが著しく年平均6%、3倍以上となり、アジアが世界の最大の航空需要になると予想されている。これらの背景には経済の成長やLCCなどの拡大等が考えられる。つまりこれらによりビジネスでの移動や観光

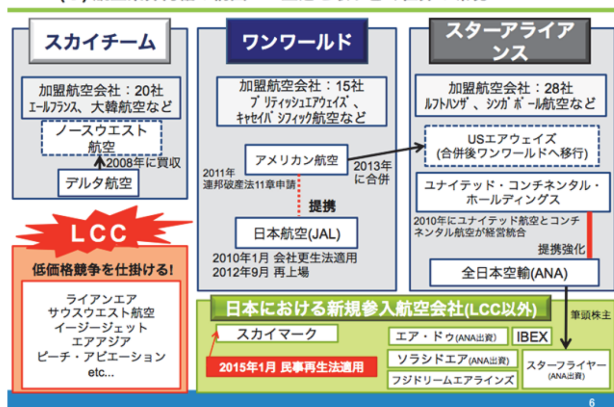
下図は、韓国の仁川空港、上海浦東空港、シンガポールのチャンギ空港、そして関西空港及び成田、羽田の首都圏空港の規模や料金などである。

仁川、上海浦東空港では滑走路が3、4本もあり、4千万人～5千万人超の旅客、また貨物量も200万トンを超すところもあり、また、チャンギ空港では3本目の滑走路の建設に着手している。このように、アジアの主要空港は成長著しいアジアの航空旅客や貨物を取り込もうと、国家戦略としてネットワークの拡大をめざし、滑走路の増設や、着陸料を下げるなど取り組んだ結果、旅客数も貨

物量も日本よりもはるかに大きく伸びている。一方、日本の成田空港と羽田空港の首都圏空港では、この数年で発着容量（空港のキャパシティ）を1.4倍に拡大した。また、成田空港では、先日3本目の滑走路建設の話が報道されている。

1. 世界の空港・航空会社を取り巻く環境の変化

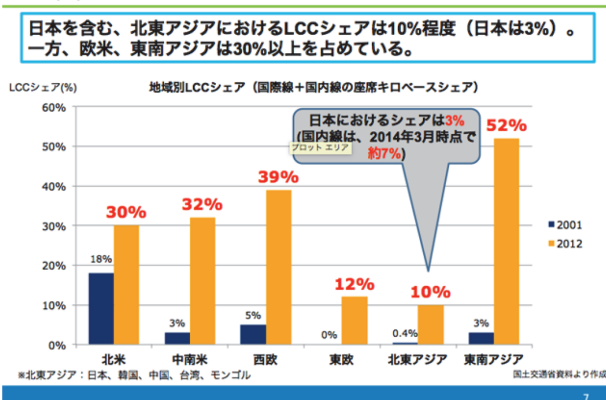
(3) 航空業界再編の構図 ～空港を取り巻く世界の環境～



キャリア）が台頭して来ており、ご存知の通り、日本においては2012年3月に国内初の本格的LCCのピーチさんが関西空港を拠点として運航を開始したのを皮切りにジェットスター・ジャパンやバニラエア、春秋航空日本などが続々と就航している。

1. 世界の空港・航空会社を取り巻く環境の変化

(4) 世界のLCC（格安航空会社）のシェアの推移



その一方で、航空業界を取り巻く環境も変化している。

現在、航空業界は、スターアライアンス、ワンワールド、スカイチームという大きく3つのアライアンスに分かれているが、ご覧のように、世界の大きな航空会社でも経営破たんや統廃合を繰り返している。日本においても、2010年の日本航空（JAL）の破たんや、最近のスカイマークなど、厳しい状況となっている。また北陸新幹線の開業など、新幹線の整備が着々と進んでおり、航空業界においては、今まで以上に厳しい競争環境になってきている。またそんな中、LCC（ローコスト

これは2001年～2012年における世界の各地域におけるLCCのシェアの推移を表したものである。欧米では30%以上を占めており、特に東南アジアでは著しい伸びを見せている。一方日本では、ピーチが就航した2012年が日本のLCC元年と言われているが、まだ全体で3%、国内だけ見ても7%にしか過ぎない。LCCは、簡素なサービスのかわりに運賃が安いという新たな価値を生み出すことで既存の旅客を奪うのではなく新たな新しいマーケットをつくり出し旅客を着実に増やしていることがお分かり頂けるかと思う。

3. 関西国際空港の概況

続いて、関西空港と、伊丹空港の概況について簡単にご説明する。KIXとして知られる関西空港は、沖合5Kmに位置しているため、航空機による騒音問題がほとんどない世界で初の本格的な海上空港である。また、日本で最長の4,000mと3,500mという2本の滑走路を有し24時間運用可能な世界標準になった国際空港である。

2. 関西国際空港の概況

(1) 関西国際空港・大阪国際空港の概況

- ・民営化向け、関西国際空港と大阪国際空港は2012年7月に経営統合
- ・新関西空港は、都市型空港として高い利便性を持つ大阪国際空港、2本の4,000m級滑走路を有し、完全24時間空港である関西国際空港を運営

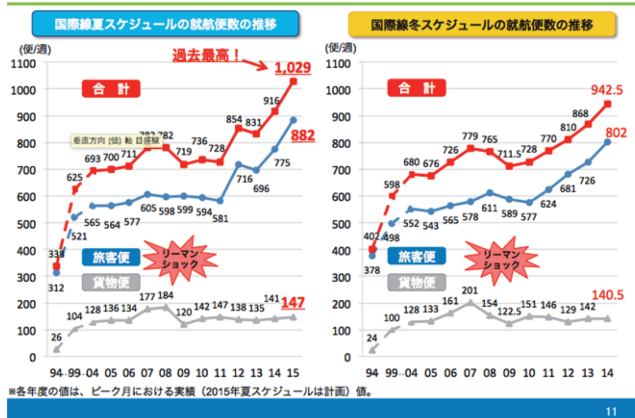
KIX KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT	4,000 m 3,500 m	滑走路	3,000 m 1,828 m	ITM OSAKA INTERNATIONAL AIRPORT OSAKA (ITAMI)
	91	駐機場	50	
	24時間	運用時間	7:00 - 21:00	
	2,005万人 (07%, 33%)	旅客数 (国際、国内)	1,462万人 (0%, 100%)	
	14.5万回	発着回数	13.9万回	
	74.1万トン	貨物取扱量	13.3万トン	
	87% (アジアで第9位)	定時運航率 (2013年度実績)	93% (世界第2位)	

一方、伊丹空港は、西日本の国内拠点空港で、国内における都市型空港として、効率的で環境や安全にも十分配慮された運用が行われており、大阪の中心部に近いという高い利便性を誇っている。

この後は関西空港の概況について順次ご説明する。

2. 関西国際空港の概況

(2) 関西国際空港における国際線就航便数の推移

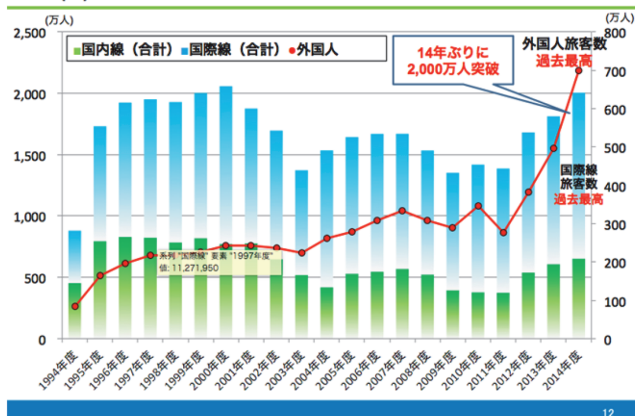


11

左図は関西空港の2015年夏ダイヤの便数と2014年冬ダイヤの実績を、1994年からの国際線就航便数の推移と共に表したグラフである。関西空港からの便数については、地元自治体や、経済界の皆様方の多くのご支援を頂き、お陰様でLCC効果やインバウンド効果（外国人旅客数の増加）等により大きく成長している。今年の夏ダイヤでは、夏・冬通じて過去最高の週1,029便と開港来初めて週1,000便を超える計画であったが、夏ダイヤの発表以降、中国、アジアを中心とする多くの新規就航、増便があり、当初の1,029便を大きく超えて、1,100便を超えるものと見込んでいる。

2. 関西国際空港の概況

(3) 関西国際空港における航空旅客数の推移



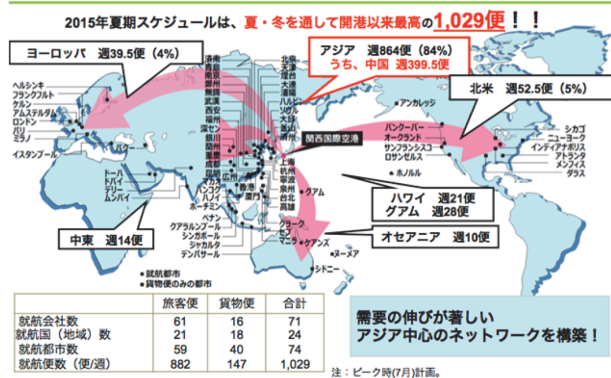
12

続いて旅客数の推移であるが、2014年度の国際線、国内線合計の旅客数は、2,004万人と14年ぶりに2,000万人を超え、歴代2番目の旅客数を記録した。

その内、国際線をご利用いただいたお客様数は1,352万人と3年連続で前年を上回り、年度として過去最高を記録した。特に、外国人の旅客数は、アジアからの旅客数が大幅に伸び、過去最高の699万人（前年比141%）となり、年度として初めて外国人旅客が日本人旅客数を上回った。

2. 関西国際空港の概況

(4) 国際線ネットワーク（2015年夏期）～アジアのゲートウェイに～

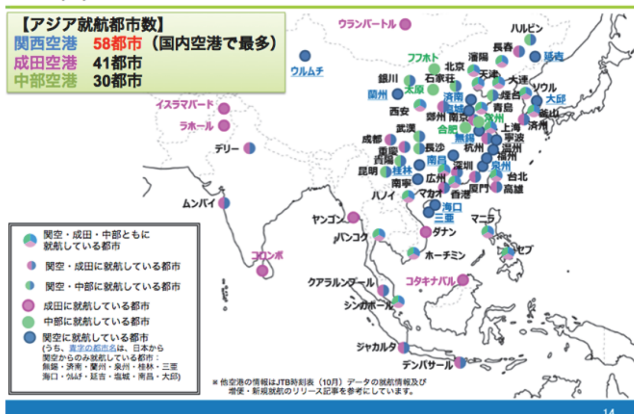


13

次に、国際線ネットワークについてご説明する。こちらは、先程の2015年夏スケジュールの便数をネットワークとしてご紹介したものである。就航都市数は、24か国地域の74都市、就航エアラインは71社で、方面別で見ると、アジアとは経済的かつ歴史的にもつながりが深く、時間的にも近いという関西空港の特徴を活かし、アジア路線が全体の80%以上を占めている。アジアに強い空港でアジアのゲートウェイとしての位置づけを現在では確たるものにしていく。

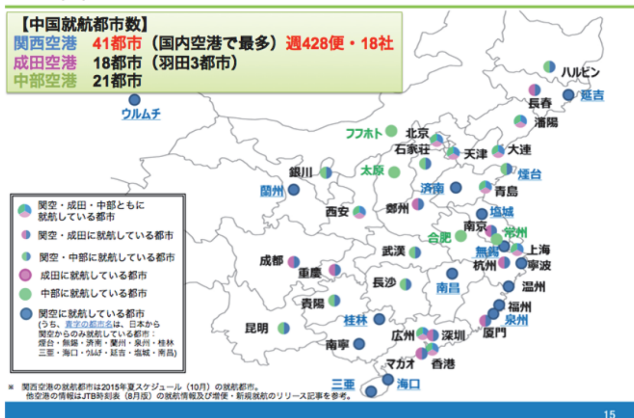
2. 関西国際空港の概況

(5) 増加するアジアへのネットワーク



2. 関西国際空港の概況

(6) 増加する中国へのネットワーク



2. 関西国際空港の概況

(7) 欧米へのネットワーク



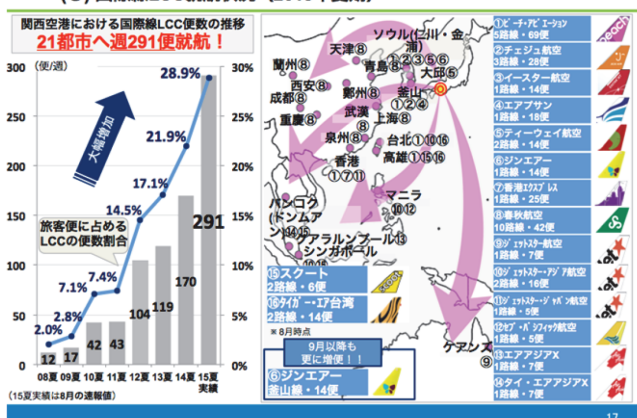
こちらは関西空港とアジアとのネットワークを表したものである。アジアとのネットワークは増加しており、現在、就航都市数は58都市で、日本の空港では最多となっているが、ハノイやジャカルタ、クアラルンプールなど、東南アジアやタイなどの路線の便数がまだまだ少なく、中国のインバウンドの掘り起しはもちろんだが、東南アジアを初めとした路線も今後プロモーションなども増やし増強していく必要があると考えている。

こちらは更にアジアの中でも特に中国への就航都市を示したものである。関西空港を利用された中国からのお客様は、2014年度で対前年比179%と急激に増加しているところであり、そのインバウンド需要に呼応して、増便が相次いでいる。現在、関西空港からは中国41の都市に就航しており、こちらも国内空港で最多となっている。最近では、北京、上海と言った沿岸部の主要都市だけではなく、銀川（ギンセン）や南寧（ナンネイ）、ウルムチと言った、日本人があまり知らない内陸部の都市からの就航が相次いでいることも特徴の一つである。

続いて、こちらは関西空港から欧米へのネットワークを表したものである。アジアのネットワークに比べ、欧米のネットワークはまだまだ脆弱であるが、現在、北米は3都市へ、そしてヨーロッパ、中東へは7都市へ就航している。自治体、経済界の方々と一緒になって進めてきたプロモーション活動が実り、北米については、この3月からJALさんの、ロサンゼルス線が、また5月からはエアカナダによるバンクーバー線が就航している。また来年春からはデルタ航空によるニューヨーク線の就航が予定されている。今後もロンドン線や北米路線など欧米の更なる路線の拡大に努めて参りたいと考えている。

2. 関西国際空港の概況

(8) 國際線LCC就航狀況 (2015年夏期)



2. 関西国際空港の概況

(9) LCCターミナルの概要

LCCに対するニーズの急速な高まりを踏まえ、第3ターミナルの整備を2013年12月に発表。2016年度中の供用開始に向け、整備を推進！

コンセプトは「機能性・経済性・安全安心」



2. 関西国際空港の概況

(11) FedEx北太平洋地区ハブの開設

FedExがアジアと米国間を輸送する貨物を集約し、仕分け・積み替えを行う
新たな拠点「北太平洋地区ハブ」を2014年4月1日にオープン



次に、LCC の就航状況についてご説明する。こちらは、最新の関西空港基点の国際線 LCC の就航便数の割合の推移とネットワークを表したものである。関西空港発の LCC 就航便数は、2012 年に関西空港を拠点とするピーチ・アビエーションが就航したことにより大幅に増え、この 2015 年国際線夏期スケジュールでは、アジア圏を中心に、現在 16 社が 21 都市へ週 291 便 就航しており、全旅客便の 28.9% を占め、日本の空港では最大の LCC 就航空港となっている。現在、ピーチ、ジェットスター、春秋航空に拠点空港としてご利用いただいている。

LCCについては、お乗りになられた方も多いと思うが、フルサービスエアラインにはない、低運賃で、気軽に、気楽に旅行を楽しむという、新しい旅行スタイル、ライフスタイルを創出している。私共は拠点LCC事業を戦略事業と位置付け、2012年10月に日本で初の本格的なLCC専用ターミナル、第2ターミナルを建設し、その供用を開始した。このターミナル2は、「LCCのビジネスモデルに最適化した本格的な専用ターミナルビル」であり、「安全・安心」「LCCの特徴である機材の高稼働を支える機能性」、そして「エアラインに低コストで使用して頂く経済性」等を重視して、ローコストターミナルビルとして設計した。お客様、特に若い女性のお客様からは、オシャレで利便性が高いとご評価もいただいている。今後、増加するLCC需要に対応すべく、またアジアを代表するLCC拠点空港を目指し、現在、ターミナル3の整備に着手しており、2016年度中の供用開始を予定している。

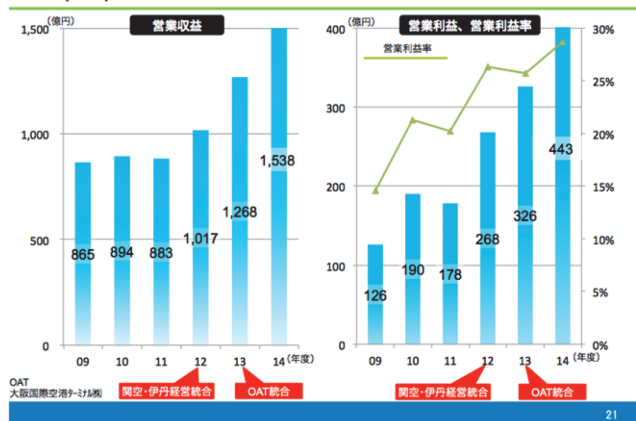
続いて、当社の航空貨物事業の取り組みについてご説明する。関西空港においては、関西空港の強みを活かし、貨物の24時間ハブ

空港の実現を目指し、貨物事業を成長戦略の大きな柱として位置づけ、その具体的戦略として、集貨、創貨、通貨というコンセプトで取り組んでいる。お陰様で、2014年度の貨物量は前年比110%の74万トンとなった。

少し具体的事例を一つご紹介したいと思う。

通貨の取り組みとして、フェデックスがアジアと米国間を輸送する貨物を集約し、仕分け、積み替えを行う新たな拠点、北太平洋地区ハブを昨年4月にオープンした。この北太平洋地区ハブは仁川空港との誘致競争に打ち勝って誘致に成功したが、これにより、北米ーアジア間の物流が関西空港を中継して輸送される流れができ、地元企業の国際競争力の向上にも貢献できたのではないかと考えている。

2. 関西国際空港の概況 (14) 経営概況



最後に、当社の経営概況を簡単ではあるが、ご報告させていただく。2014年度の当社の連結決算については、関西空港の航空機発着回数、国際線の旅客数とも過去最高となり、商業事業を中心に増収となった。また、OATグループとの統合もあり、全体の営業収益は270億円増の1538億円（前年比121%）営業利益は116億円増の443億円（前年比136%）と、大幅な増収増益となっている。以上、簡単ではあるが、関西空港の概況を述べさせて頂いた。

4. おわりに

本稿では、産業界の技術動向から少し離れ、最近の空の状況と関空の現況について述べさせて頂いた。今後は、インバウンド旅客の急増によりいくつかの課題はあるものの2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて今のインバウンドに誘発された景気は今後も続くかと思われる。ただ、ここで述べたように2020年以降についても、アジアの成長を考えると、観光を中心にインバウンドのマーケットはまだ大きく広がって行くと考えられる。

日本全体としては、観光立国として、ホテル問題、アクセス問題等々と当面の課題の解決が急務かと思われる。

また、当社すなわち関西空港としても、少し述べさせて頂いたように、現在中国に軸足を置いた営業政策をとっているが、カンントリーリスク等も踏まえ、フィリピン、インドネシアを初めとする中国以外の東南アジアの国々やタイ、台湾等への積極的な誘致活動、プロモーション等による相手国へのアプローチが当面解決すべき大きな経営課題ではないかと考えている。

※参考文献 関空調査会「関西圏における訪日旅客への取り組みと関空への期待」